Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.
Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

Cependant il fut vérifié que le contenu de ce fichier, à la date de création, ne pouvait plus être obtenu par les réseaux de presse habituels, ou sur les sites Web respectifs de distribution et retirés de la vente.

Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric en surenchère, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.

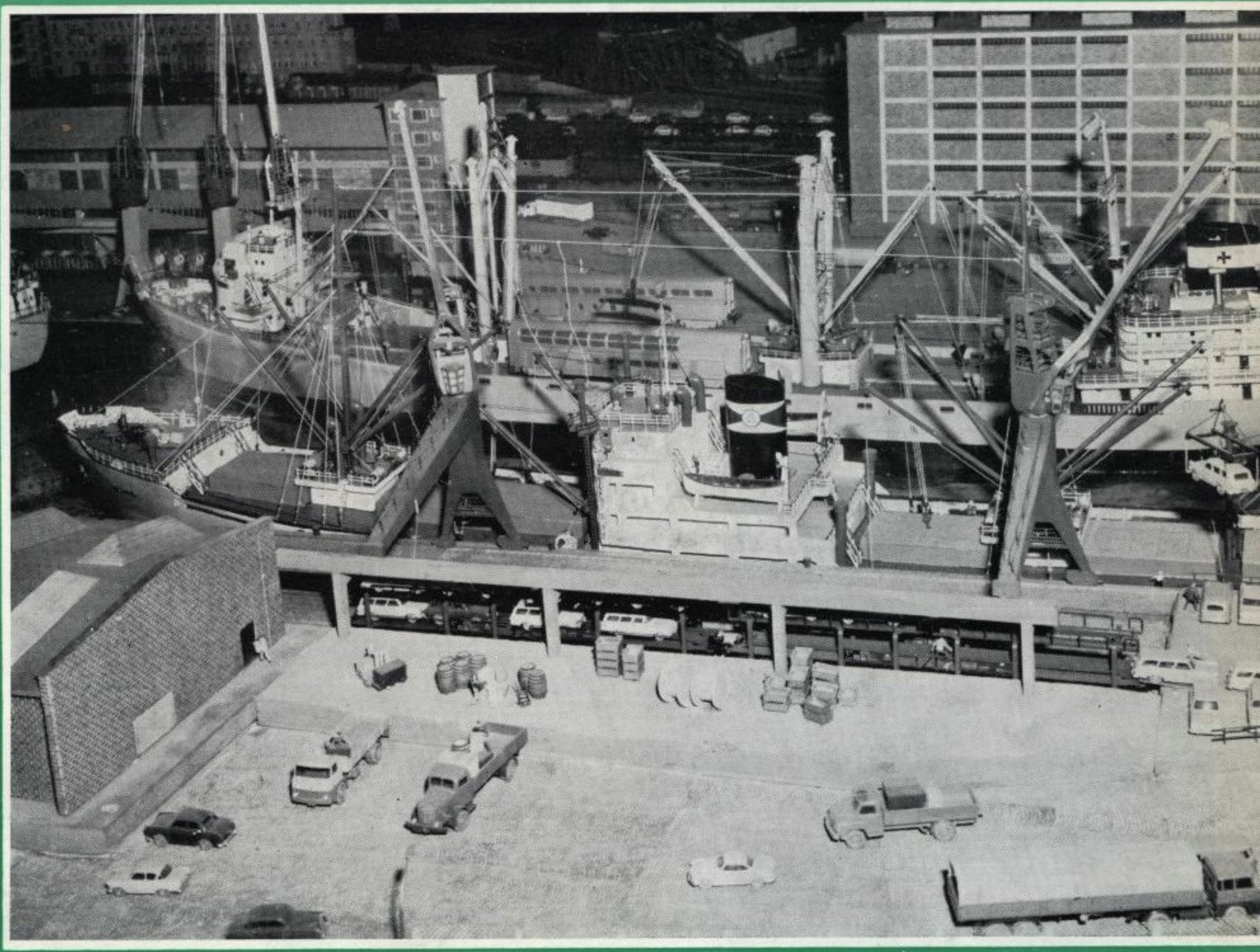
Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.
"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

Loco. revue

N° 255

La revue des amateurs de chemins de fer



N° 255 OCTOBRE 1965 - VOLUME XXIV

3,60 F

OCTOBRE 1965

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

loco-revue

N° 255

VOLUME XXIV

OCTOBRE **1965**

Editions : LOCO-REVUE

Le Sablen

56-AURAY

B. P. : 9

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

DIRECTEUR
Jean Edmond FOURNEREAU

Rédacteur en chef
Jean FOURNEREAU Fils

Téléphone 65
C.C.P. 2081-39 PARIS
R. C. Lorient 63 A 465

Paraît le 1er de chaque mois

NOTA. - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,50 F en timbres. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

SOMMAIRE

Le c.f. de Chamonix au Montenvers 390
Le réseau Eisenbahnhafen Bremen en HO du club de Bremen (IVA 1965) 394
Savez-vous interpréter les marques et inscriptions d'un wagon ? 400
Documentaire : wagon super spécial de la STSI 404
L'électricité au service du modélisme : "Automatismes dans les gares" 406
Sous l'objectif : les premiers modèles créés par la CPMR, une nouvelle fabrication française 409
Quelques images IVA 414
Le congrès MOROP 1965 415
Le courrier du " O " 417

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

Les chemins de fer à voie étroite en Angleterre (suite).
Le réseau de l'Union Internationale des Chemins de Fer.
Model shopping.
Clichés sur le congrès MOROP 1965.
Mr Linn Westcott en visite à Auray.
L'électricité au service du modélisme : " Les itinéraires " (Suite).
Le plan du mois.
Toujours au sujet du marquage...
Comment estamper des petites pièces.

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titel bild

Déchargement d'un cargo au Port d'Europe, sur le réseau à l'écartement HO des modélistes du club de Bremen (IVA 1965, voir notre reportage page 394).

Unloading of a cargo at Europ Harbour on the HO layout of the Bremen Railway modellers Club. (IVA 1965, see our report page 394).

Auf der Modelleisenbahnanlage des MEC Bremen (IVA 1965, zu unserem Bildbericht Seite 394) : Die Eisenbahn bringt die Ausfuhrgüter bis ans Schiff.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** Maisons **spécialisées ainsi que dans les Bibliothèques des Gares** S. N. C. F. de la Région **Parisienne et des grandes** Villes de Province (plus de 300 points de Vente dont 71 à PARIS).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,60 F.	4,00 F. ou 3,00 DM. ou 5 SH. ou Dollar 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F. (1)	40,00 F. (2) ou 30 DM. ou 50 SH. ou Dollar 8,00

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 37.00
(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 42.00

LE CHEMIN DE FER DE CHAMONIX au MONTENVERS

(Suite, voir notre précédent numéro).

Par Cl. Lavirotte.

THE CHAMONIX-MONTENVERS RAILWAY. *DIE ZAHN RAD BAHN CHAMONIX-MONTENVERS.*

L'exploitation de la ligne à l'heure actuelle

Chaque hiver, en raison des avalanches, 1 400 mètres de caténaire et 28 pylones sont démontés et ramenés à Chamonix. La Compagnie a encore à sa disposition quelques locomotives à vapeur nécessaires à ces opérations.

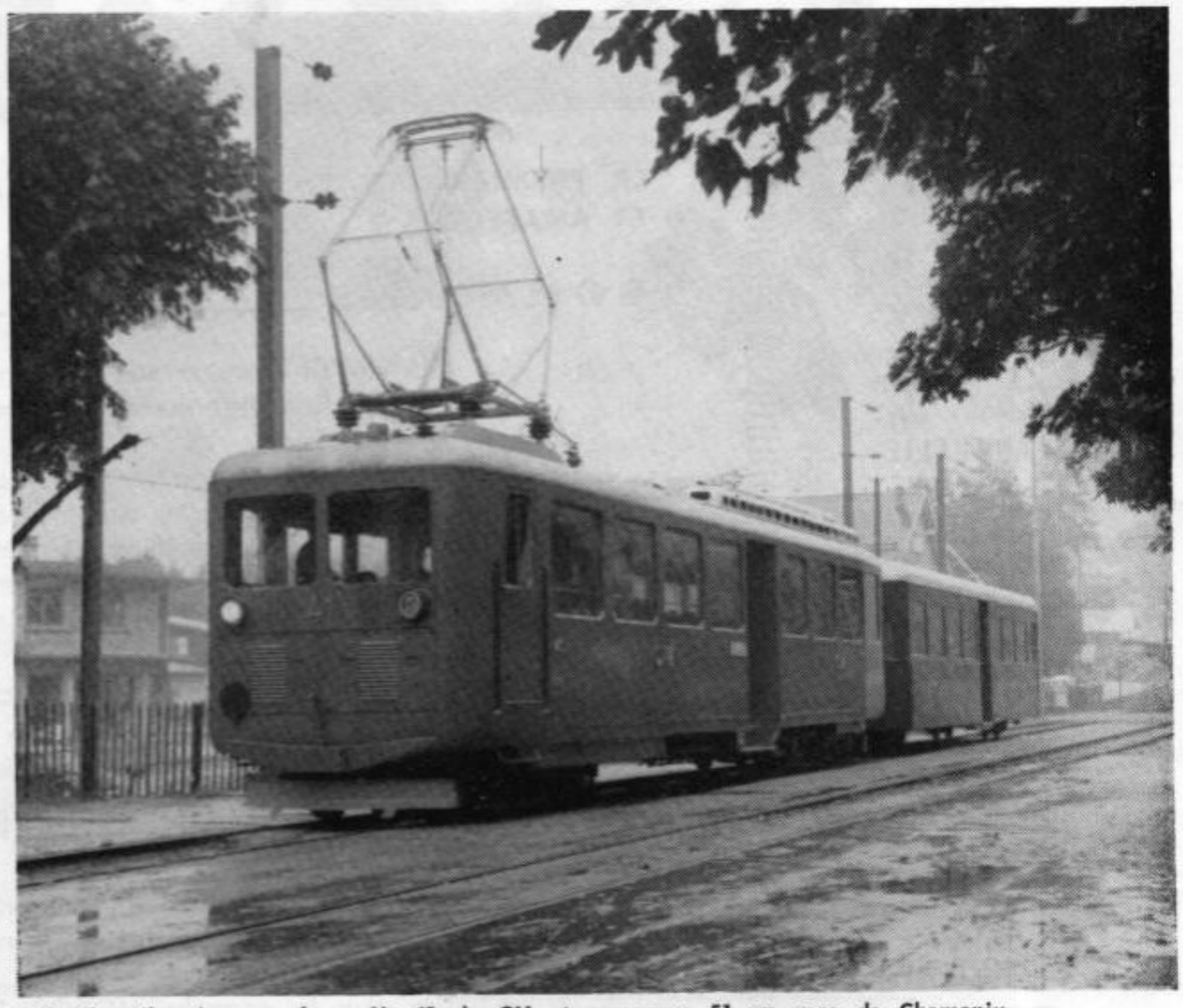
En 1965, la Compagnie dispose, en plus des cinq rames électriques, d'un petit plateau à deux essieux pour le transport des marchandises, construit par Decauville, de quatre locomotives à vapeur n^{os} 3, 6, 7 et 8, de six anciennes voitures à voyageurs, d'un fourgon mixte, de trois wagons plate-forme à ridelles, d'un chasse-neige déversoir et d'une pelleteuse à godets pour déneigement, montée sur wagon spécial.

La saison débute le 9 mai pour se terminer le 25 octobre. En dehors de juillet et août le trafic est ralenti, surtout en octobre où il n'y a que trois aller et retour quotidiens.

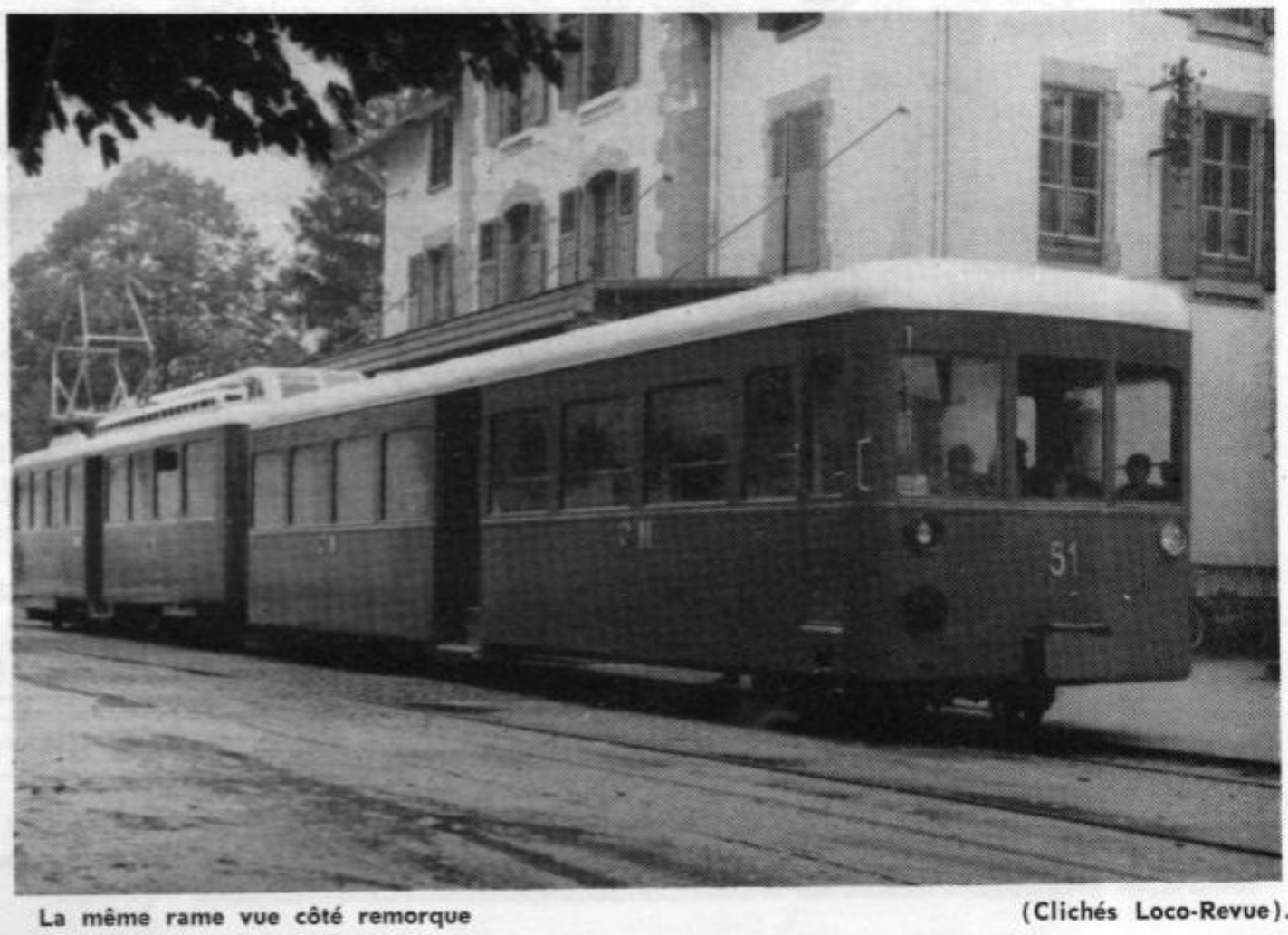
L'exploitation de la ligne se fait comme suit : pendant la période de trafic intense (juillet et août), les départs à Chamonix et au Montenvers sont toutes les vingt minutes ; pour cette exploitation il faut trois rames électriques en ligne, les deux autres doublant les trains réguliers. Il y a, pendant ces deux mois, 33 aller et retour quotidiens, sans compter les services supplémentaires. A la montée, l'automotrice met 20 minutes à la vitesse de 15-17 km/h, et à la descente 23 minutes, à la vitesse de 13 ou 15 km/h.

Pour les graphiques de marche, le Chamonix-Montenvers applique le système des horaires cadencés, qui permettent une meilleure utilisation du matériel avec une grande facilité pour le public, celui-ci n'a pas à consulter le Chaix puisque les départs ont lieu à des intervalles fixes.

Le matériel roulant est titularisé par deux équipes, les agents font toujours les mêmes trains et, aux terminus, il n'y a pas de temps morts pour le matériel et les agents. Au temps de la traction vapeur, il fallait



Motrice électrique moderne N° 41 du CM et remorque 51 en gare de Chamonix.
Modern electric car N° 41 of the Chamonix-Montenvers Rly and trailer in Chamonix station.
Elektr. Triebwagen Nr. 41 und Anhänger Nr. 51 des CM im Bahnhof Chamonix.



La même rame vue côté remorque **(Clichés Loco-Revue).**
The same train set seen back of the trailer.
Der gleiche Zug, in entgegengesetzter Richung photographiert.

par train deux serre-freins, un chauffeur et un mécanicien ; maintenant un chauffeur et un chef de train qui surveille la voie lorsque la rame monte suffisent.

De plus, il est possible, si l'affluence est moindre, de passer du départ toutes les vingt minutes au départ toutes les trente minutes. Malgré l'affluence à certaines heures, ce système d'exploitation permet d'enlever tout le monde avec une attente rarement supérieure à vingt minutes.

Au halte de Planards et de Caillot, il y a toujours un aiguilleur ; d'autre part, tous les passages sont annoncés à un régulateur fixé à Chamonix. A l'heure actuelle, la vapeur est utilisée pour le déneigement et le service de la voie, très peu pour doubler les rames électriques, sauf s'il y a immobilisation d'automotrices.

En hiver, pendant les vacances de Noël et de Pâques, une exploitation partielle est instituée de Chamonix à la halte des Planards. La "crémaillère des Planards", comme elle est dénommée, fonctionne comme une remontée mécanique, les skieurs montent avec la crémaillère, redescendent avec les skis et reprennent l'automotrice ; des cartes d'abonnement sont, du reste, délivrées aux skieurs, elles sont valables pour la demi-journée, ou pour un nombre de dix montées.

Je tiens à remercier la direction du Chemin de fer de Chamonix au Montenvers, ainsi que la S.L.M. et la S.I.G., qui ont contribué à la réalisation de cet article.

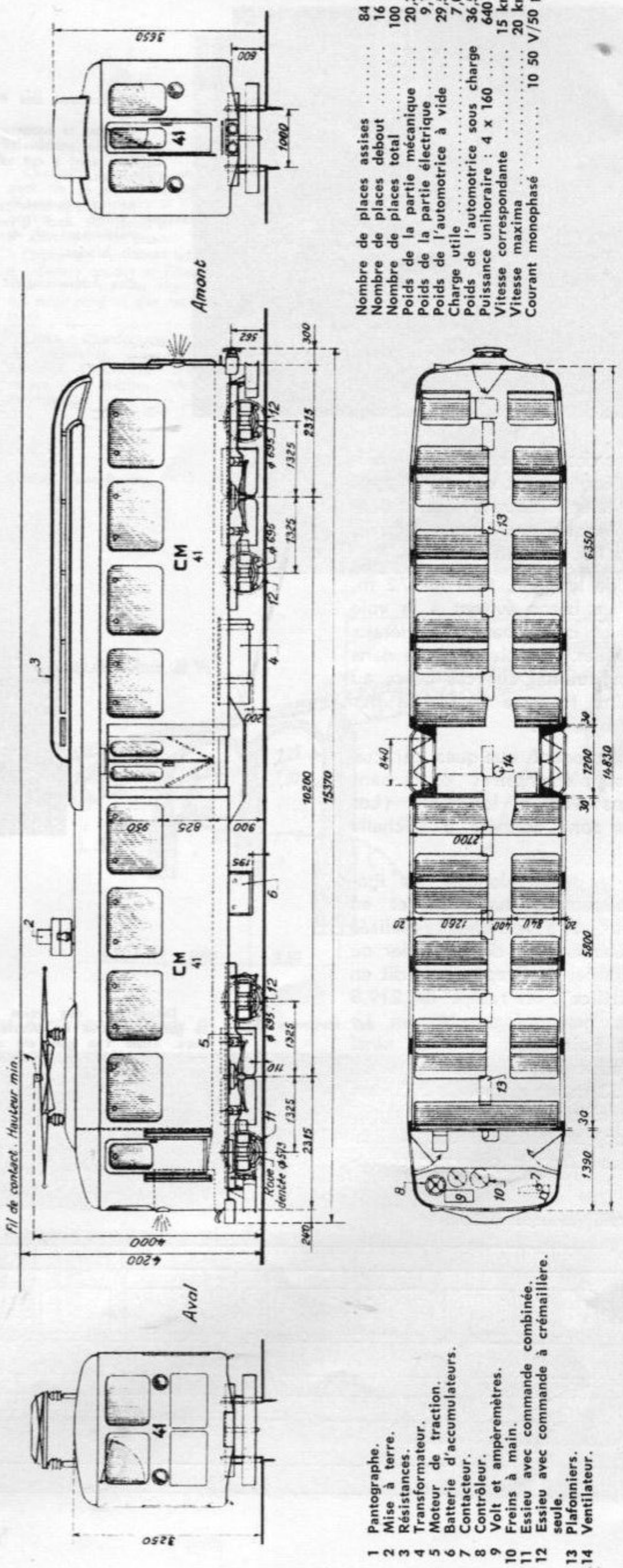
★

LE CM, UN EXEMPLE POUR UN CHEMIN DE FER A CRÉMAILLÈRE MODÈLE

Pour le modéliste, le Chamonix-Montenvers est un exemple intéressant pour la réalisation d'un réseau à crémaillère à l'échelle du HO. Cette ligne de montagne aux installations relativement simples, est aisément réalisable par l'amateur car les éléments nécessaires principaux sont (pour la voie et le décor) et seront (pour la locomotive) disponibles dans les magasins spécialisés.

Pour la voie, la solution est facile étant donné que la firme Heinzl a créé en HO des éléments de voie à crémail-

AUTOMOTRICE ÉLECTRIQUE MODERNE DU CM.



Nombre de places assises	84
Nombre de places debout	16
Nombre de places total	100
Poids de la partie mécanique	20,37 t
Poids de la partie électrique	9,13 t
Poids de l'automotrice à vide	29,50 t
Charge utile	7,00 t
Poids de l'automotrice sous charge	36,50 t
Puissance unihoraire : 4 x 160	640 CV
Vitesse correspondante	15 km/h
Vitesse maxima	20 km/h
Courant monophasé	10 50 V/50 pér.

Diagramme à l'échelle du 1/120 (TT).

Documentation extraite de " la Vie du Rail ".

1 Pantographe.
2 Mise à terre.
3 Résistances.
4 Transformateur.
5 Moteur de traction.
6 Batterie d'accumulateurs.
7 Contacteur.
8 Contrôleur.
9 Volt et ampèremètres.
10 Freins à main.
11 Essieu avec commande combinée.
12 Essieu avec commande à crémaillère seule.
13 Plafonniers.
14 Ventilateur.

L'évitement des Planards... dans le brouillard !

Comme le montrent ces deux clichés, pour chaque direction donnée par l'aiguillage la continuité de la crémaillère est rétablie, cinq sections de la crémaillère sont à cet effet articulées et commandées en même temps que les lames d'aiguilles.

At the Planards crossings, in the fog. As it can be seen on these two photographs, for each given direction, the rack rail continuity is ensured. Five sections of the rack are articulated and controlled at the same time than the switch blades.

Das Ausweichgleis bei Planards... im Nebel.

Clichés Loco-Revue.

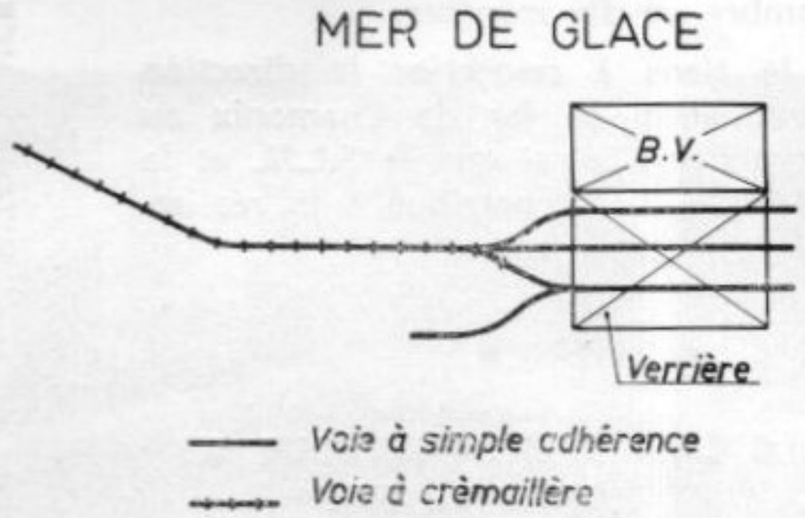
lère, et livre des longueurs de crémaillère pour l'équipement des aiguillages.

La ligne téléphonique qui relie Chamonix au Montenvers étant enterrée, il n'y a pas lieu de s'en inquiéter.

Le long de la ligne, tous les 72 m, des arrêts en béton évitent à la voie de glisser et constituent des détails caractéristiques. La voie s'appuie dans le sens longitudinal sur ces blocs au moyen d'une traverse renforcée par des crochets de fer.

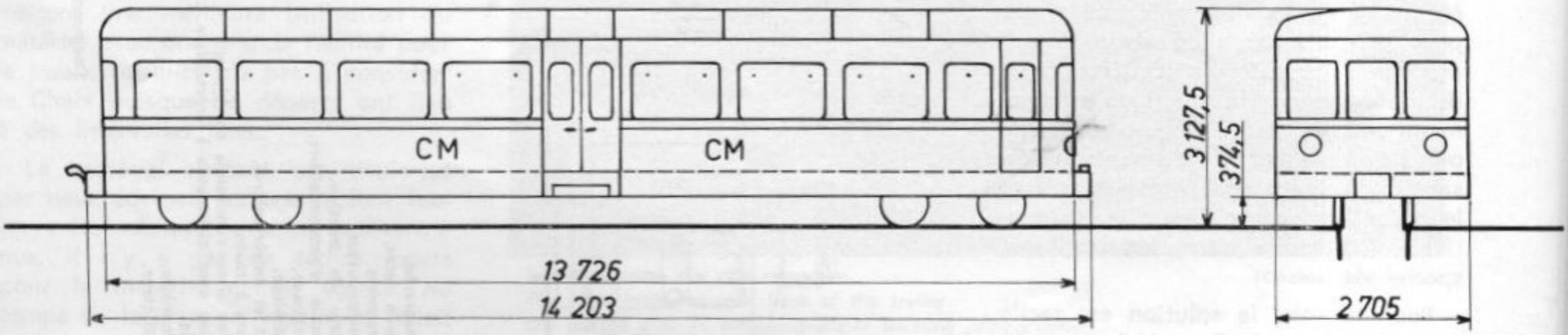
Voici maintenant quelques caractéristiques supplémentaires concernant les ouvrages d'art et les gares. (Les dimensions sont données à l'échelle réelle.)

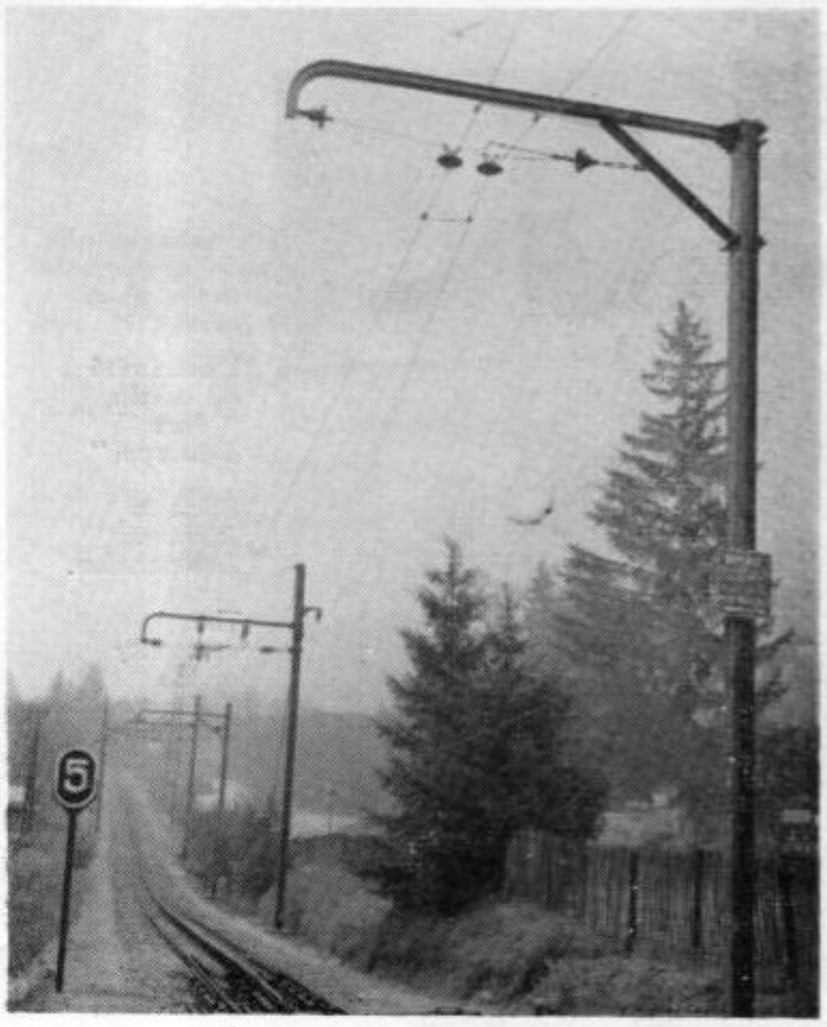
La galerie pare-avalanche des Planards, entièrement maçonnée et en courbe, peut être facilement réalisée à l'aide d'éléments de décors Faller ou Haug. Le tunnel du Greppon est dit en forme "d'hélice", en rampe de 219,8 millimètres, maçonné sur 280 m. Le viaduc des Bois (voir croquis) ainsi que le viaduc en S du Montenvers (long de 153 m, en rampe de 220 mm, ses arches elliptiques prennent appui dans le roc) sont facilement réalisables avec les éléments de ponts et via-



Disposition des voies à la gare terminus du Montenvers. (Une vue générale de cette gare avait été publiée en notre N° 182).

Diagramme d'une remorque moderne.





Ci-contre à gauche, aspect de la caténaire au départ de Chamonix et ci-contre à droite, amorce de la crémaillère.

Opposite, on the left a catenary aspect at Chamonix and on the right, the beginning of the rack track.

Links : Oberleitung bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Chamonix und rechts : Beginn der Zahnstange.

Clichés Loco-Revue.

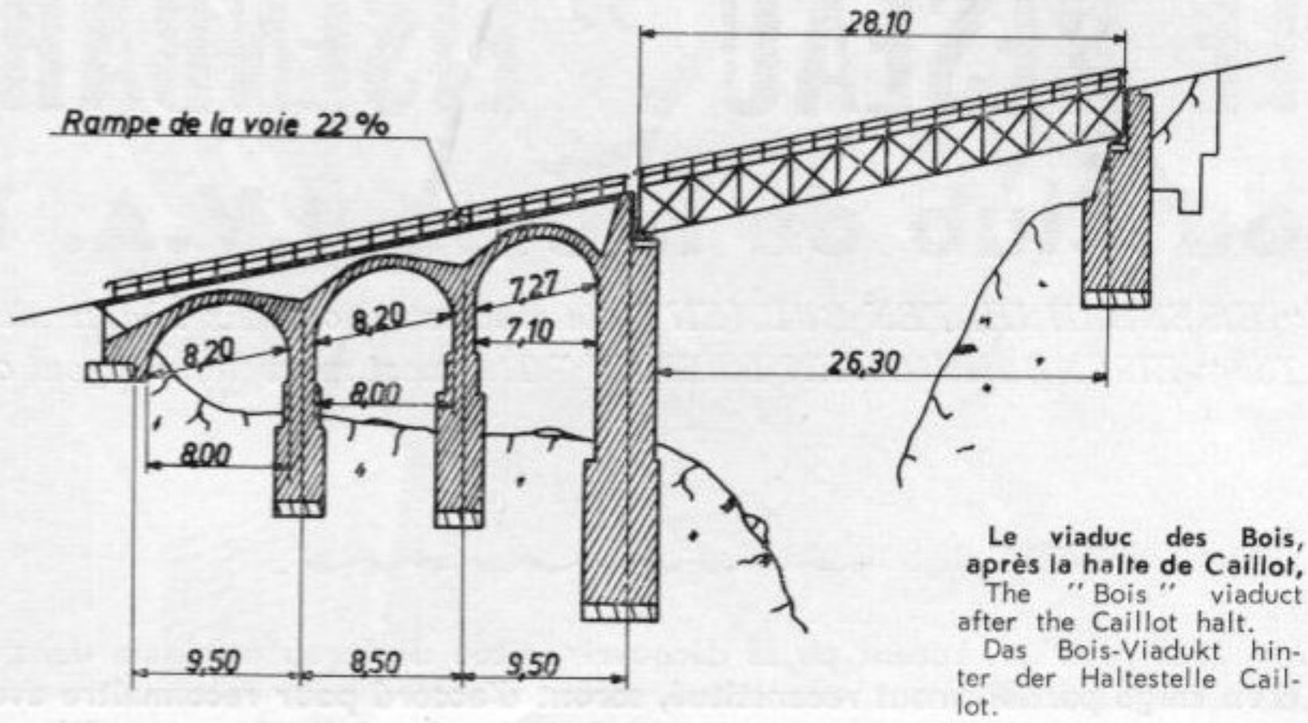
ducs Faller. D'autre part il faudra installer de temps à autre de petits ponts métalliques ou en pierre, ces derniers ayant une portée variant de 1 m à 8 m et situés sur les lieux de ravinement.

La halte des Planards est en forme de S, longue de 120,65 m, avec un évitement constitué par deux déviations simples à gauche, celle de Caillot est longue de 155,90 m et comporte également un évitement pour les deux gares extrêmes (voir croquis).

Remarque : l'aiguille d'entrée du Montenvers est à crémaillère. Il n'y a pas de quai dans les gares, la voie devra être "enterrée", pour ce faire on peut couler du plâtre ou mieux de "l'enduit à l'eau", qui est assez réaliste, sur les traverses en ménageant toutefois un espace de quelques millimètres entre le plâtre et le rail afin de permettre le libre passage des roues.

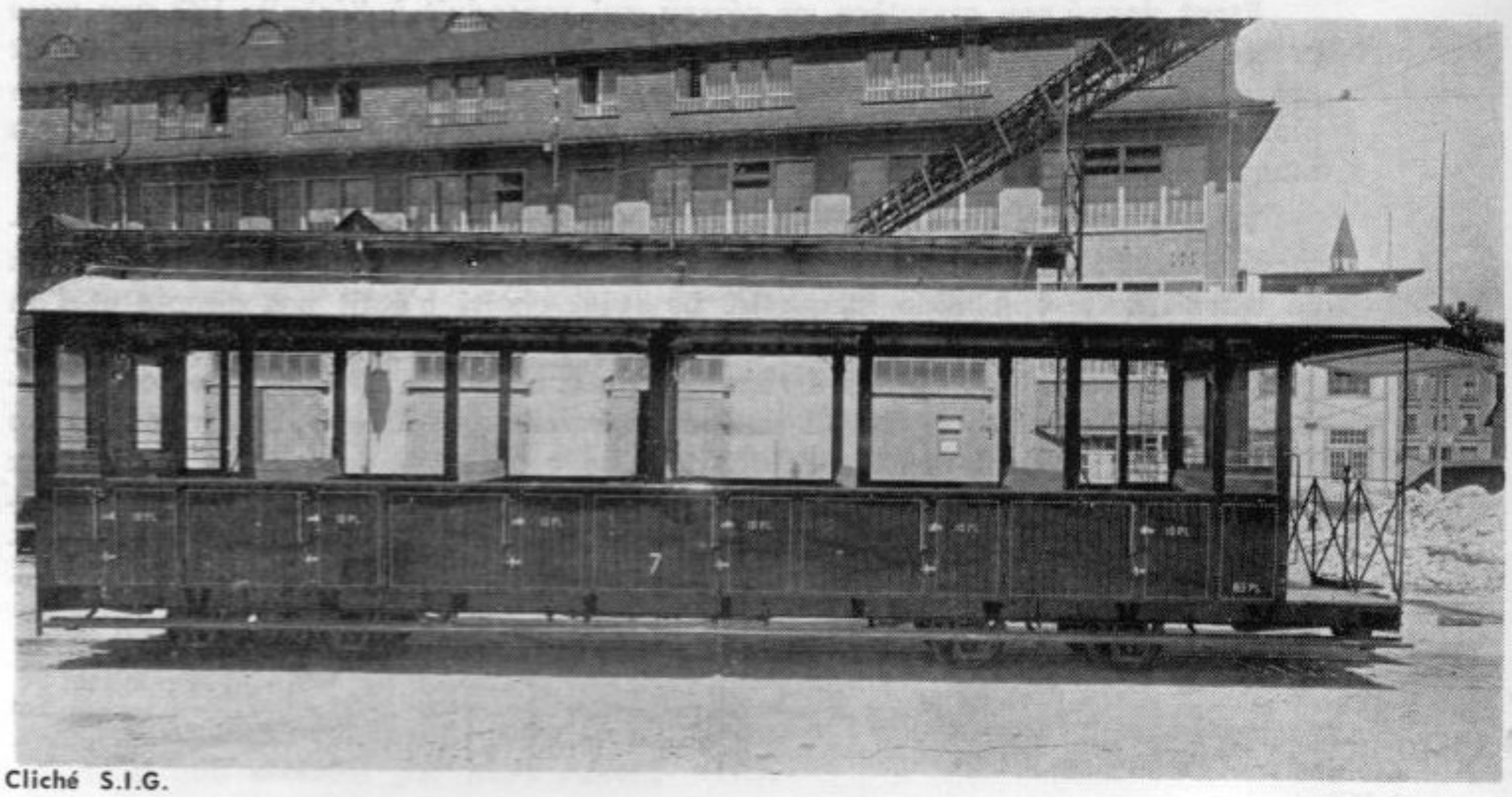
Au sujet du matériel roulant, les amateurs bien informés savent que la firme Heinzl sortira l'année prochaine une reproduction de la locomotive à vapeur du Rothorn. Cette machine étant la réplique exacte de celles employées avant l'électrification par le T.M.B. ou le C.M., le problème traction trouvera donc une solution heureuse.

Pour le matériel remorqué, malheureusement nous n'avons pu rassembler de documentation suffisante. Si pour ce point un lecteur disposait des diagrammes des voitures S.I.G. du C.M.



Le viaduc des Bois, après la halte de Caillot,
The "Bois" viaduct after the Caillot halt.
Das Bois-Viadukt hinter der Haltestelle Caillot.

Voiture à voyageurs ouverte C4 N° 7, construit par S.I.G. à Neuhausen.



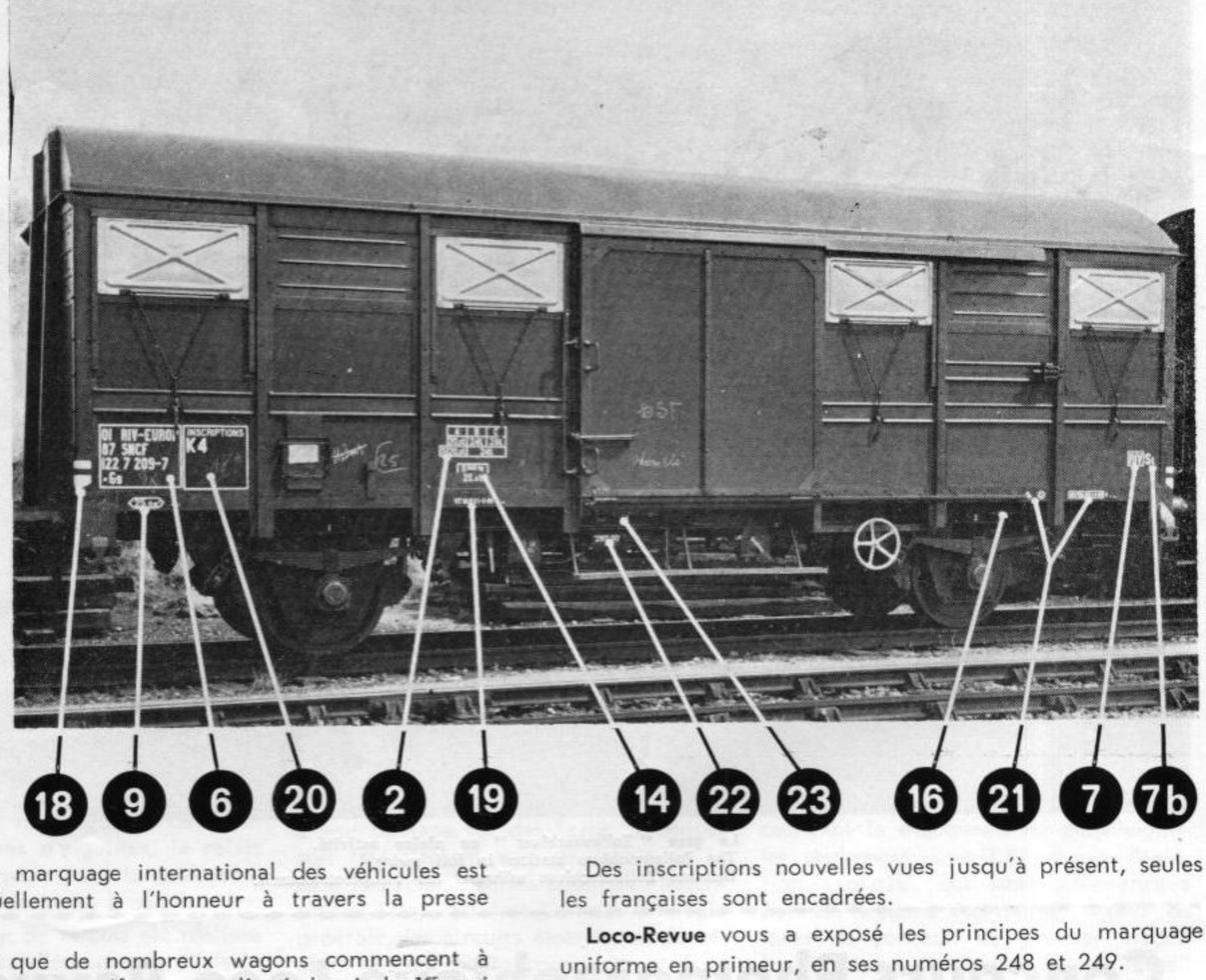
Cliché S.I.G.

Wagon réfrigérant belge, de particulier, type UIC, de 44 m3, à 2 essieux.

SAVEZ-VOUS INTERPRETER
les marques & inscriptions d'un wagon... ?

KENNEN SIE DIE BEDEUTUNG DER AUFSCHRIFTEN UND ZEICHEN AUF GUTERWAGEN. ?

DO YOU KNOW TO INTERPRET THE MARKING AND THE INSCRIPTIONS OF A WAGON ?



Wagon couvert UIC de type courant Gs (ex Kv) apte au régime " EUROP " (utilisation en commun dans 9 pays de wagons de caractéristiques définies).

Clichés Loco-Revue.

Le nouveau marquage international des véhicules est un sujet actuellement à l'honneur à travers la presse spécialisée.

Le fait est que de nombreux wagons commencent à arborer le marquage uniforme, appliqué depuis le 1er mai par la S.N.C.F. Cette nouveauté, bien entendu, ne concerne que les véhicules neufs ou assimilés, c'est-à-dire "reconstruits". On remarque ainsi des Gs (ex-Kv), des Gbs (ex-IK), des Ks (ex-JQhorv), des Hfs (ex-IKA), etc.

Cela donne des inscriptions dans le genre :

21 87 331 6340 - 4 RIV SNCF Ks

(ex - JQhorv)

ou

21 RIV 87 SNCF 150 3530-7 Gbs

(ex - IK)

Des inscriptions nouvelles vues jusqu'à présent, seules les françaises sont encadrées.

Loco-Revue vous a exposé les principes du marquage uniforme en primeur, en ses numéros 248 et 249.

Or, si le marquage d'identification des véhicules a été traité en détail en nos pages, il nous paraît opportun aujourd'hui de rappeler la signification des autres inscriptions courantes que l'on peut remarquer sur un wagon et dont le sens n'est pas toujours connu du modéliste.

Voici donc, référencées dans la liste suivante, les principales inscriptions et signes conventionnels adoptés, d'une part, pour renseigner les utilisateurs sur certaines particularités des wagons et, d'autre part, pour inscrire sur ces wagons quelques caractéristiques propres à l'exploitation.

PRINCIPALES INSCRIPTIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS UTILISÉS POUR LE MARQUAGE DES WAGONS :

POUR CONNAITRE LA SIGNIFICATION D'UN SIGNE CONVENTIONNEL REMARQUÉ SUR UN VÉHICULE, REPRENEZ SUR LES CLICHÉS DONNÉS EN EXEMPLE, LE SIGNE LUI-MÊME EN SA POSITION SUR LE VÉHICULE, LE NUMÉRO DONNÉ EN RÉFÉRENCE VOUS RENVOIE A L'EXPLICATION CORRESPONDANTE DE LA LISTE CI-CONTRE.

EUROP

(1)

A | B | C

(2)

(3)

(4)

	m	t
a-a	00,0	00
b-b	00,0	00
c-c	00,0	00

(5)

RIV

(7)

00,0m

(8)

00,0m²

(9)

00 00

(10)

00 000 l

(11)

CAPACITÉ 00,00 m³

(12)

00 000 kg

(13)

1 **Wagon soumis au régime d'utilisation en commun par les administrations de chemin de fer adhérentes à la convention Europ. (Couverts et tombereaux ordinaires seulement).** (Voir notamment notre N° 248).

2 **Le poids de la marchandise pouvant être chargée dans un wagon dépend des caractéristiques de celui-ci, du régime de transport (ordinaire ou accéléré) et de l'itinéraire parcouru. Chaque wagon porte à cet effet, de chaque côté, un cartouche de la forme illustrée.**

Sur les lignes de la SNCF, la charge des marchandises normalement admissibles pour les wagons est celle figurant sous la lettre B à la première ligne.

Toutefois, dans la plupart des relations importantes, il est possible d'atteindre la charge figurant sous la lettre C, sous réserve d'une autorisation spéciale à demander, pour chaque relation, à la gare expéditrice.

Les charges indiquées en regard de la marque S correspondent à la limite de charge en régime accéléré (voir notamment rubrique 4).

En trafic international, les charges utiles sont celles de la première ligne pour les wagons circulant en Petite Vitesse et de la deuxième ligne (repérée par la lettre "S") en Grande Vitesse. Le choix entre les charges A, B ou C dépend du classement des lignes de l'itinéraire parcouru.

3 **Wagon apte à être embarqué sur les ferry-boats Dunkerque-Douvres et Zeebrugge-Harwich.**

4 **Pour certains wagons, la charge admissible pour leur circulation en régime accéléré sur les lignes SNCF est indiquée dans une étoile apposée de chaque côté de la caisse, comme indiqué ci-contre (en cours de suppression).**

5 **Limites de charge suivant la longueur du chargement (pour permettre une répartition correcte des charges sur le véhicule). (Plats seulement.)**

6 **Cartouche d'identification comprenant, en MARQUAGE CLASSIQUE :**

a) **Marque de propriété (pour les wagons de particuliers immatriculés par la SNCF, cette marque est parfois suivie de l'indice de la région d'immatriculation) ;**

b) **Lettre de série et lettre-indice ;**

c) **Numéro du véhicule.**

ET EN MARQUAGE INTERNATIONAL :

a) **L'identification du régime d'échange, en trafic international ;**

b) **La désignation de l'administration propriétaire (ou immatriculation pour les wagons de particuliers) ;**

c) **Les caractéristiques d'exploitation ;**

d) **Le numéro du véhicule dans la série intéressée.**

Et, enfin, le chiffre d'auto-contrôle intéressant uniquement le traitement mécanographique. (Voir notamment Loco-Revue **n^os 248 et 249.**)

7 **Wagon répondant à toutes les conditions de construction exigées pour le transit en trafic international.**

7 bis **Ici RIV st** (standard, susceptible d'être réparé à l'aide de pièces détachées standard).

8 **Longueur utile de chargement (plats seulement).**

9 **Surface du plancher.**

10 **Tare en mesures anglaises (tons et hundredweights) pour les wagons aptes à être embarqués sur les ferry-boats Dunkerque-Douvres et Zeebrugge-Harwich.**

11 **Contenance des réservoirs, foudres, citernes.**

12 **Capacité de la caisse (deux décimales pour les wagons de particuliers).**

13 **Tare. (Pour les wagons P avec citernes amovibles ou à containers, l'indication de la tare est précédée de la mention : Tare du châssis.)**

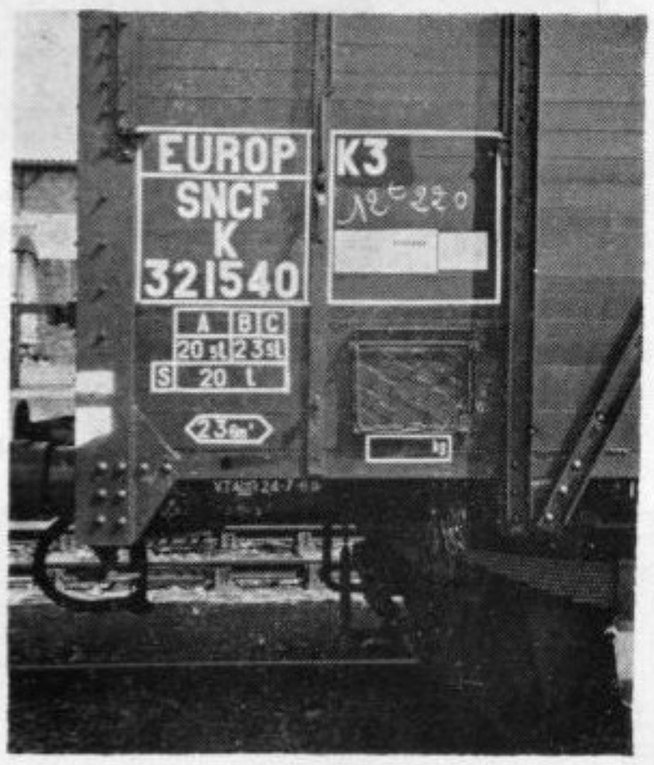
14 **Tare (nombre supérieur) et poids - frein à vis maximum (nombre inférieur) lorsque le calcul du poids - frein donne une valeur inférieure au poids total : tare + charge normale.**

(6)

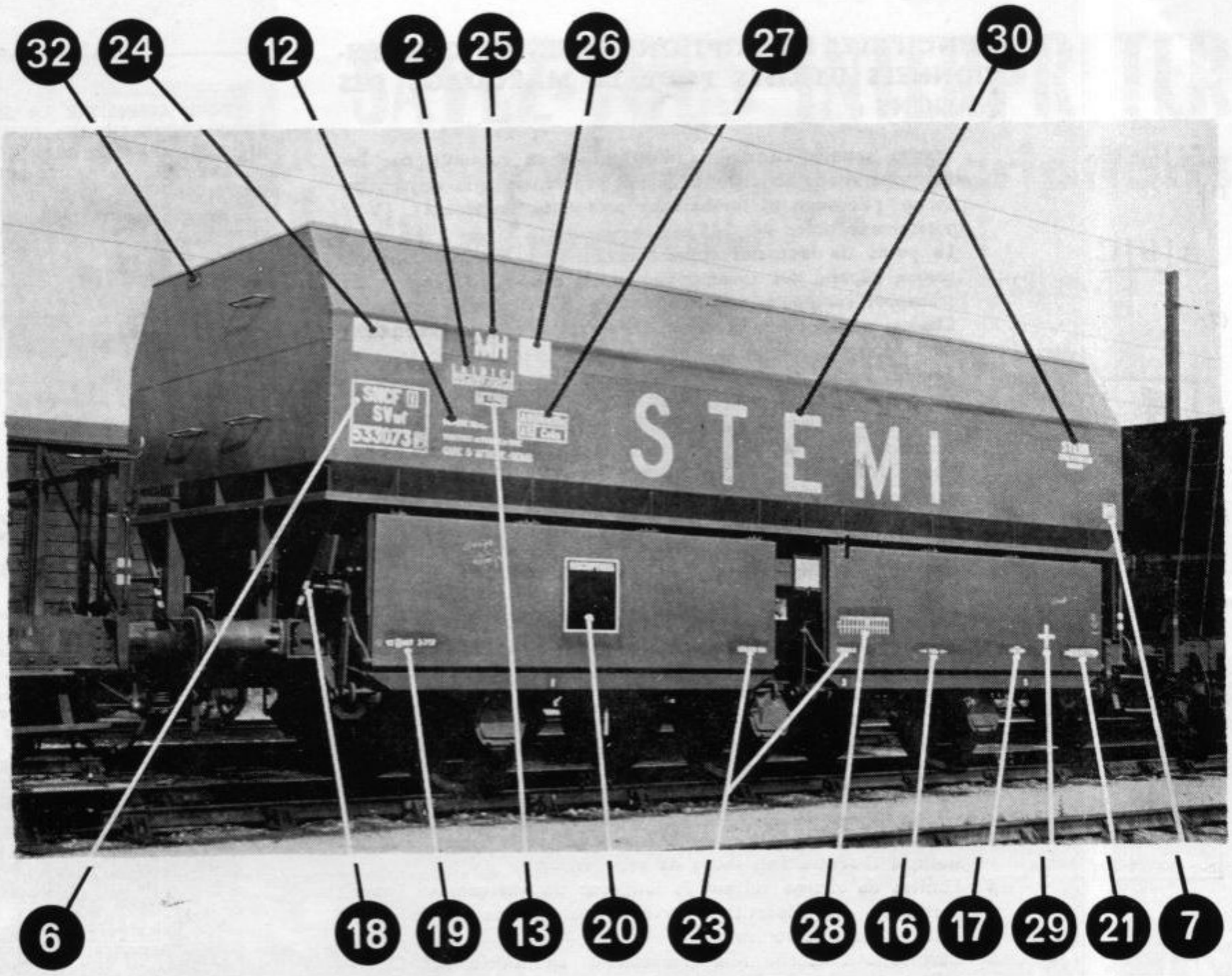
Ci-dessous : en haut, cartouche d'identification, en marquage classique, d'un wagon couvert K type standard A (1948), série 314 000 à 324 750, apte au régime d'utilisation en commun " EUROP ".

En-dessous, cartouche d'identification, en marquage international (uniforme) d'un wagon couvert moderne UIC-ORE, Gs (ex Kv) illustré page précédente.

La signification des lettres de série ainsi que des lettres indices, propre au marquage international à été indiqué en notre N° 248.

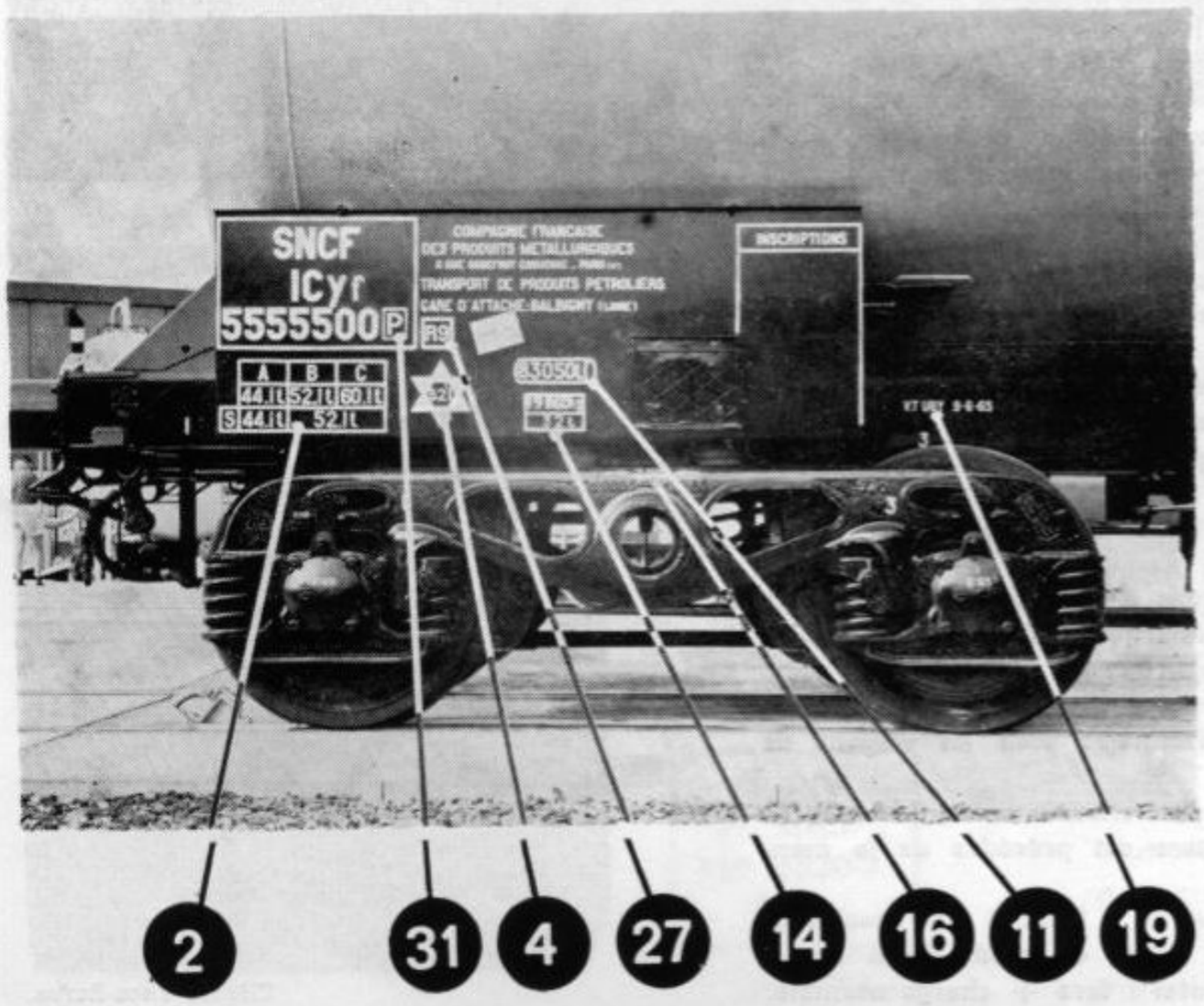


Clichés Loco-Revue.



Wagon trémie MH 3 essieux STEMI (wagon de particulier) type SVwf SNCF série 533-031 à 533-083 (Voir notamment Fiche Documentaire Loco-Revue N° 12).

Cliché SNCF



Wagon citerne à bogies type ICyf d'une capacité de 83.050 l., de la Compagnie Française des Produits Métallurgiques.

Cliché Loco-Revue

(15) 00-00

(16) 0,00 m

(17)

(19) VT XXX 00-10 00

(26)

(32)

(33)

(34) E

15 **Ecartement des essieux en mesures anglaises (feet et inches), pour les wagons aptes à être embarqués sur les ferry-boats Dunkerque-Douvres et Zeebrugge-Harwich.**

16 **Ecartement des essieux extrêmes ou des pivots de bogies. (Sur les longerons de bogie, cette marque indique l'écartement des essieux extrêmes de chaque bogie.) (ou 15).**

17 **Wagon à écartement d'essieux supérieur à 4,5 m et dont le déplacement permet leur inscription en courbe de 150 m de rayon.**

18 **Marque d'identification du régime freinage (frein à air comprimé).**

19 **Indication de la vérification de la tare.**

20 **Cartouche réservé aux inscriptions manuscrites avec, éventuellement, le numéro du code du wagon.**

21 **Indication de dernière révision (marque relative à l'entretien).**

22 **Indication du diamètre du cylindre de frein et de la course du piston lorsque le wagon est muni de régleurs.**

23 **Indication du type de frein continu et du type de régleur.**

24 **SGW : Société de gérance des wagons particuliers. (Trémies ou tombereaux seulement.)**

25 **Lettres de classification du wagon n'ayant de signification que pour la SGW (voir tableau en annexe).**

26 **Marque indiquant que la masse au mètre courant du wagon chargé dépasse 5,4 t, sans excéder 8 t (wagons surchargés).**

27 **Indice tarifaire d'un wagon de particulier déterminé dans les conditions prévues au tarif n° 104.**

28 **Echelle de visite des freins (wagons de particuliers et wagons loués seulement).**

29 **+ Essieux à 20 t renforcés (∅ 170) ou assainis (s'applique à certains wagons). Une croix moitié moins grande signifie : Vérification aux ultra-sons des essieux à 20 t non renforcés et non assainis.**

30 **Nom, dénomination ou raison sociale du propriétaire du wagon de particulier ou du locataire.**

31 **Wagon appartenant à un particulier ou immatriculé comme wagon de particulier.**

32 **Marque "attention" (danger d'escalade).**

33 **Interdiction de passer à la bosse de gravité.**

34 **E : wagon à essieux interchangeables apte à circuler sur voie normale et voie large (Espagne, Portugal, Russie).**

★

SYMBOLES UTILISÉS PAR LA SGW :

1° WAGONS A HOUILLE

TH : Tombereaux à houille à fond plat (déchargement à main ou benne preneuse) (SW).

MH : Wagons à houille à déchargement mécanique (SV).

2° WAGONS A COKE

TK : Tombereaux à coke à fond plat, à deux, trois essieux ou à bogies (coketières) (SU ou SW).

MK : Wagons à coke à déchargement automatique (SV).

3° WAGONS A MINERAI

TM : Tombereaux à minerai à fond plat (très peu nombreux) (SW).

DM : Wagons à minerai à déchargement automatique (trémies SV) à deux ou trois essieux ou à bogies ou couplages constitués par deux caisses réunies rigidement sans tampons intermédiaires.

Par ailleurs, afin d'augmenter leur rendement, certains wagons sont conçus pour plusieurs utilisations, par exemple wagons à déchargement automatique pour houille et coke marques **MKH,** etc. (Entre en jeu une question de charge et de volume, coke et houille n'ayant pas la même densité.)

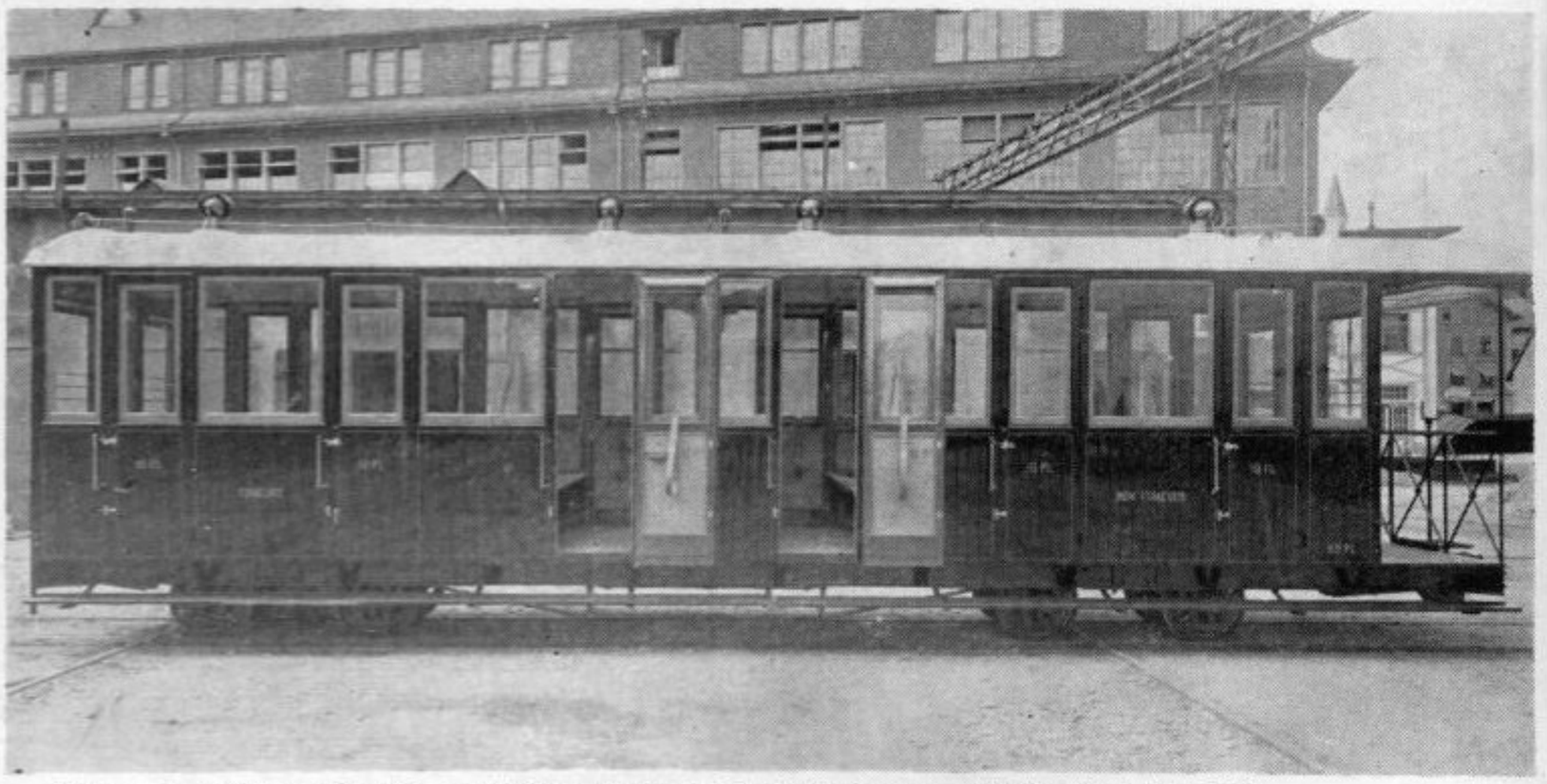
Le Chemin de Fer de Chamonix au Montenvers (Suite et fin de la page 393).

et voulait bien en faire profiter d'autres amateurs, c'est avec plaisir que nous les publierons ultérieurement en ces pages.

Quant aux amateurs qui préféreraient le matériel moderne, il leur faudra réaliser celui-ci de toute pièce en se référant aux diagrammes donnés. Quoique d'un empattement un peu fort, les bogies des automotrices Heinzl pourraient être utilisés avantageusement pour une telle réalisation. Les automotrices comme les remorques sont entièrement peintes en rouge avec le toit gris.

Concernant les installations de sécurité, il n'y a pas sur la ligne du CM de signaux lumineux, mais seulement des disques « arrêt absolu » aux haltes de Planards et de Caillot, ces disques sont commandés par la position de l'aiguille.

La caténaire est du type « fil tramway », donc simple à réaliser. Les pièces Suydam disponibles notamment chez Trans-Europ sont toutes indiquées pour cette réalisation.



Voiture à voyageurs fermée, construite par la S.I.G. à Neuhausen, utilisée jusqu'en 1954.

Nous espérons que les clichés de détails illustrant ces pages en diront plus qu'un long texte et aideront l'amateur désireux de recréer chez lui, non pas le Montenvers exact, mais un chemin de fer à crémaillère à l'échelle, suffisamment réaliste.

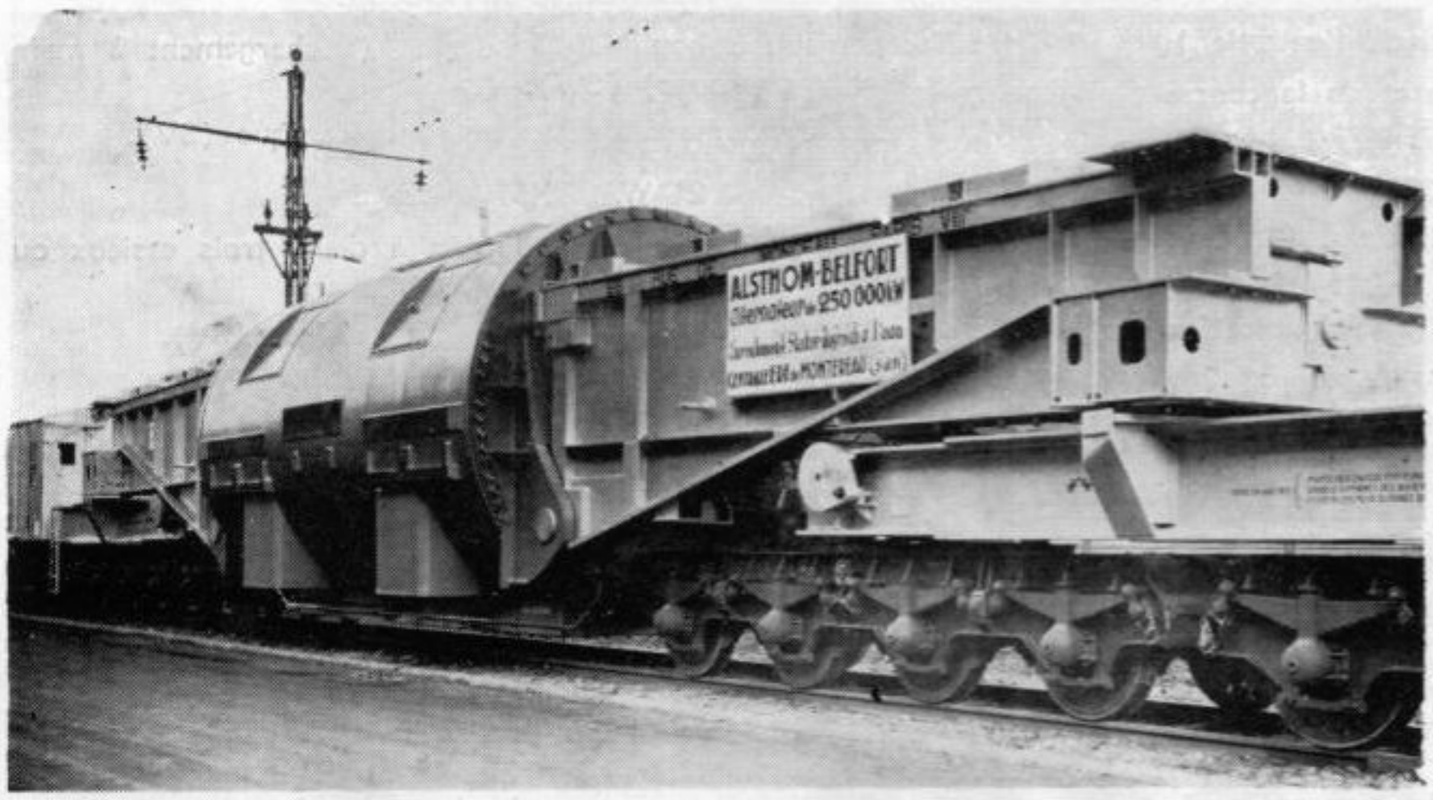
☆

DOCUMENTAIRE : WAGON SUPERSPECIAL A

de la Société de Transports Spéciaux Industrie

A super 16 axles wagon specialized for very large and heavy loads.

16-Achs. Spez



Transport de l'un des deux turbo-alternateurs de 294,12 MVA 3000 t/mn 20 kV 50 Hz construit par Alsthom-Belfort pour la centrale EDF de Montereau. Vue du stator monté sur le wagon spécial à 16 essieux de la STSI.

Pour les amateurs de matériel spécial, voici un wagon pour transports lourds, le plus court (!) des véhicules de ce type utilisés par la STSI. L'autre modèle, de 260 t, possède 20 essieux !...

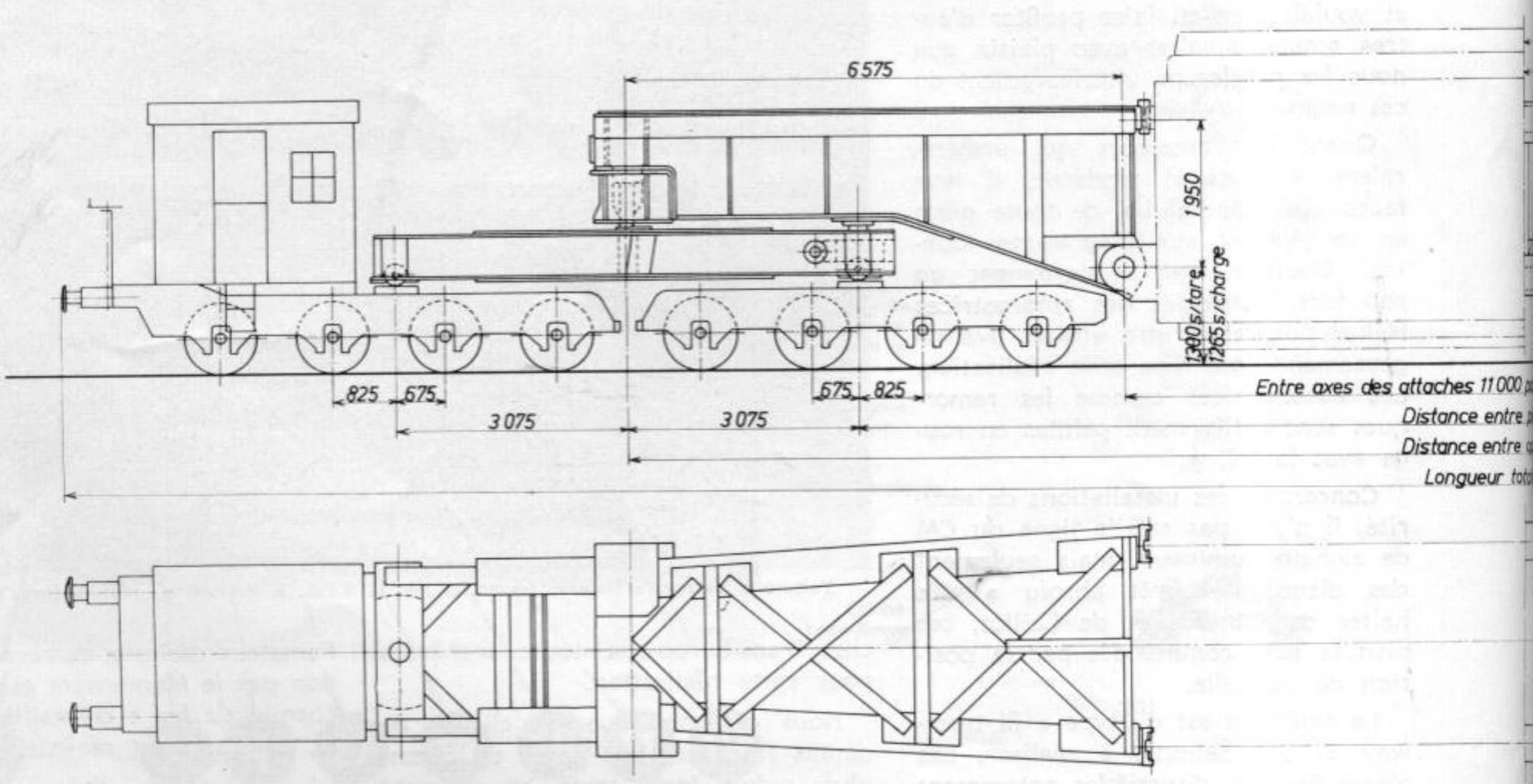
Wagon superspécial à 16 essieux, destiné au transport de masses indivisibles, (200 tonnes avec charpente intermédiaire, 230 tonnes en charges autoportantes), en service intérieur et en service international.

Transport de transformateurs, stators d'alternateurs, cages de laminoirs, etc...

Permet le déplacement, en cours de transport, de la charge transversalement, pour éviter certains obstacles fixes et de ce fait, arrive à acheminer des colis de près de 4 mètres de largeur, suivant itinéraires étudiés à l'avance.

Peut circuler en courbes de 80 mètres de rayon.

1/2 VUE AVEC BECS

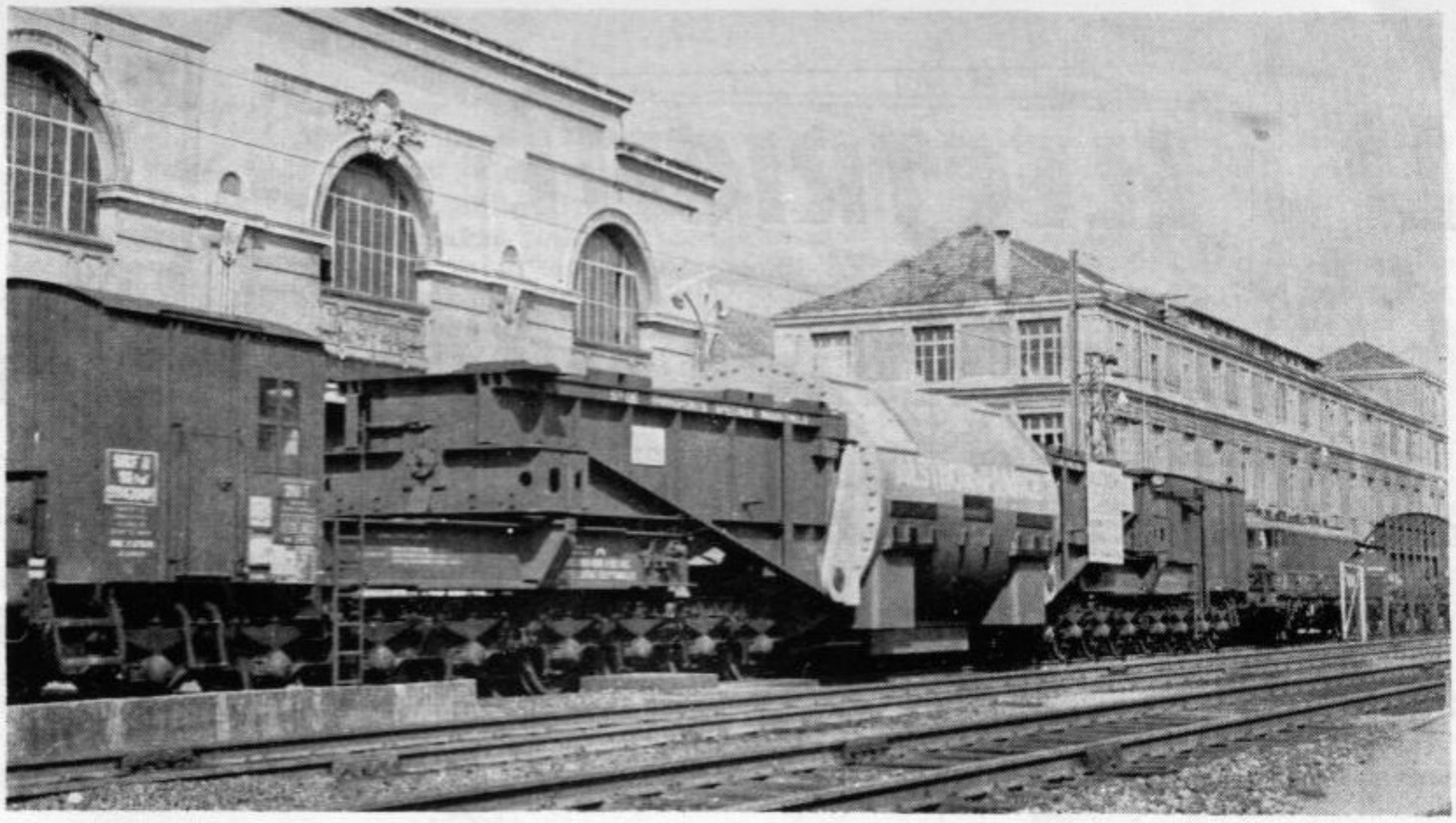


16 ESSIEUX

ls, de Paris

alwagen für Schwertransporte

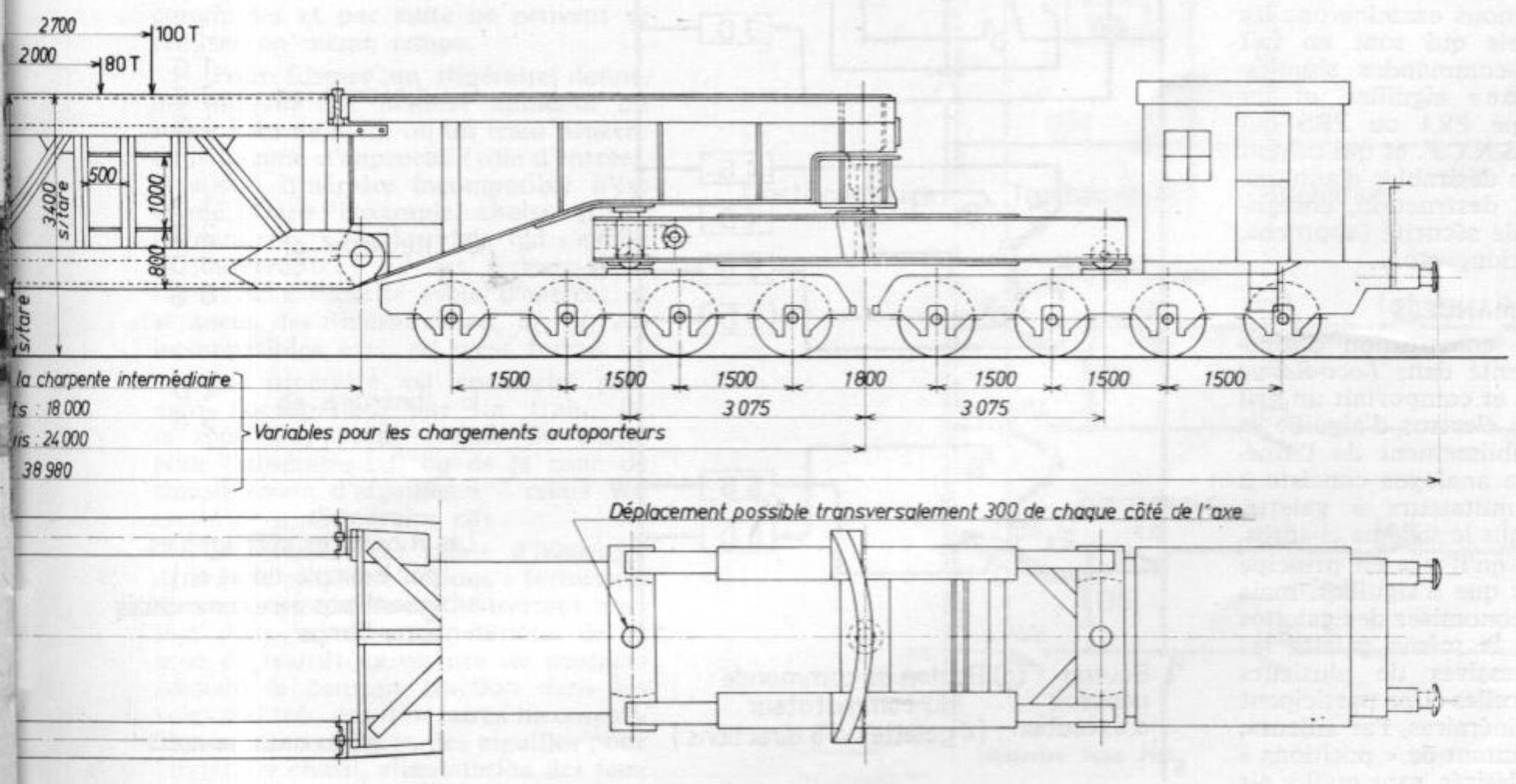
Clichés Alsthom.



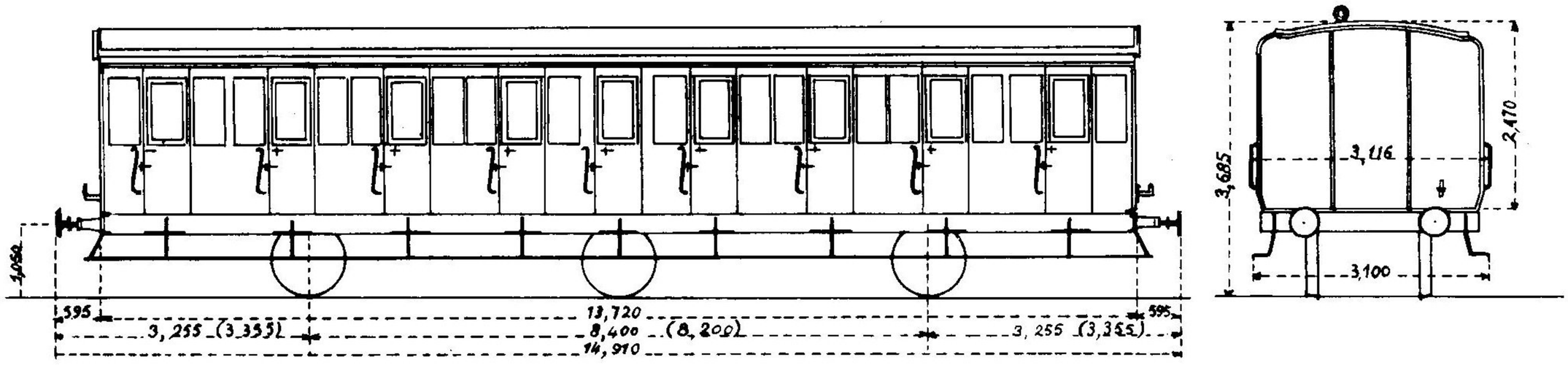
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

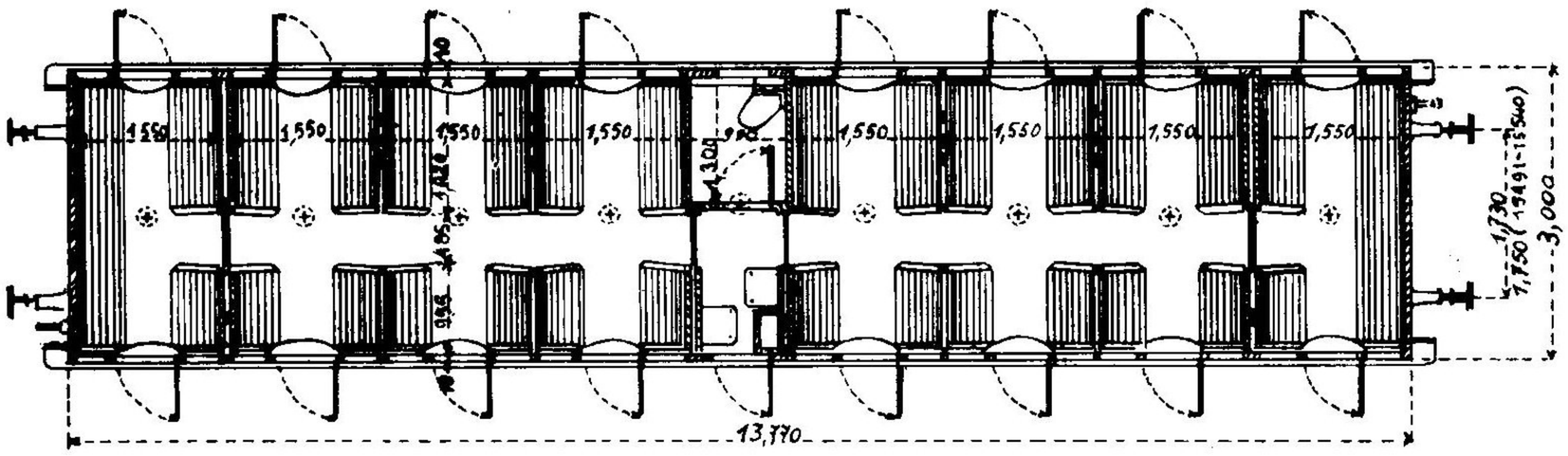
Année de mise en service	:	1961.
Constructeur	:	Sté BONEHILL à RAISMES (Nord).
Capacité	:	Colis de 11 mètres de longueur sur 4 mètres de largeur
Charges	:	200 tonnes (avec charpente intermédiaire).
	:	230 « (en charges auto-portantes).
Tare	:	138 tonnes (avec charpente).
	:	108 « (sans charpente).
Frein	:	H I K G2.
Boite d'essieu - Type	:	Boite à rouleau SKF.
Suspension	:	A ressort à lames.
Vitesse maximum	:	A vide 60 km/h. - à charge 40 à 50 km/h.
Longueur totale	:	39 mètres environ.
Construction en tôle et profilés laminés soudés.		
Régime d'exploitation	:	R. O.

1/2 VUE AVEC CHARPENTE INTERMÉDIAIRE



Echelle 1/120e (TT)

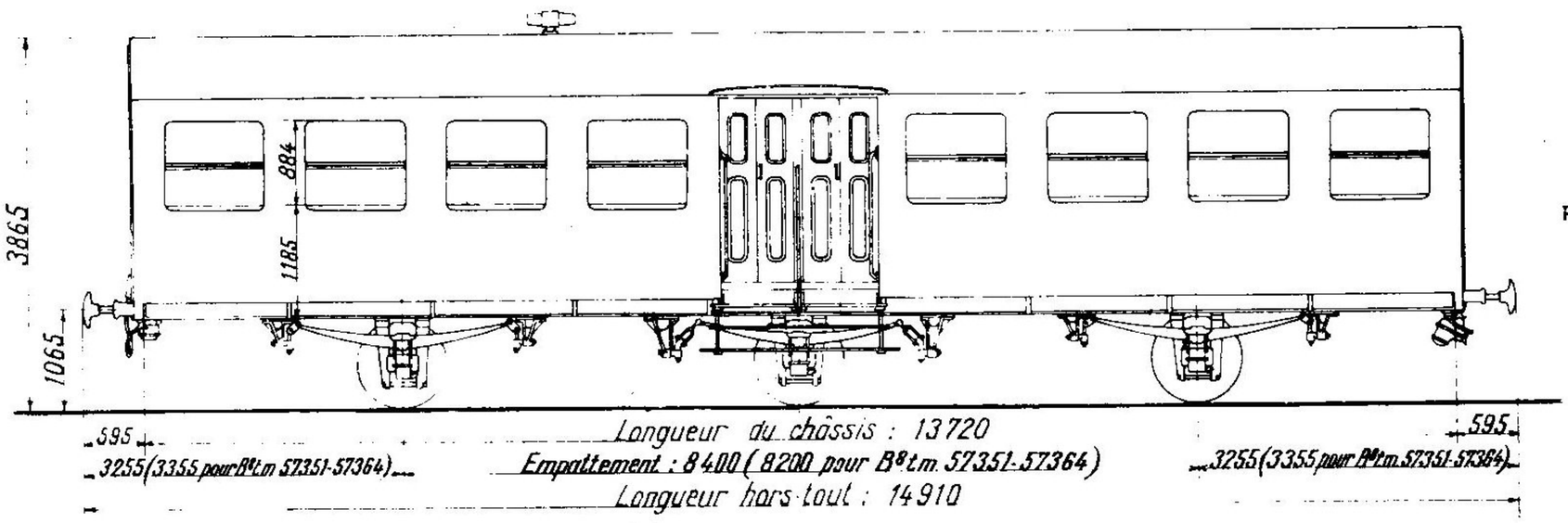




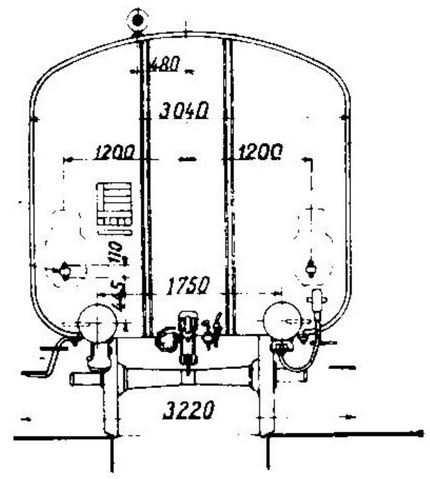
Voiture de 3e classe à couloir central (service de banlieue) C8 t 15 101 à 15 540 de l'ancien réseau du PLM. (les cotes entre parenthèses sont spéciales aux voitures C8 t 15 101 à 15 120).

Comparaison des diagrammes des ex C8 t PLM et des B8 tm SNCF (version modernisée des premières).

Elévation

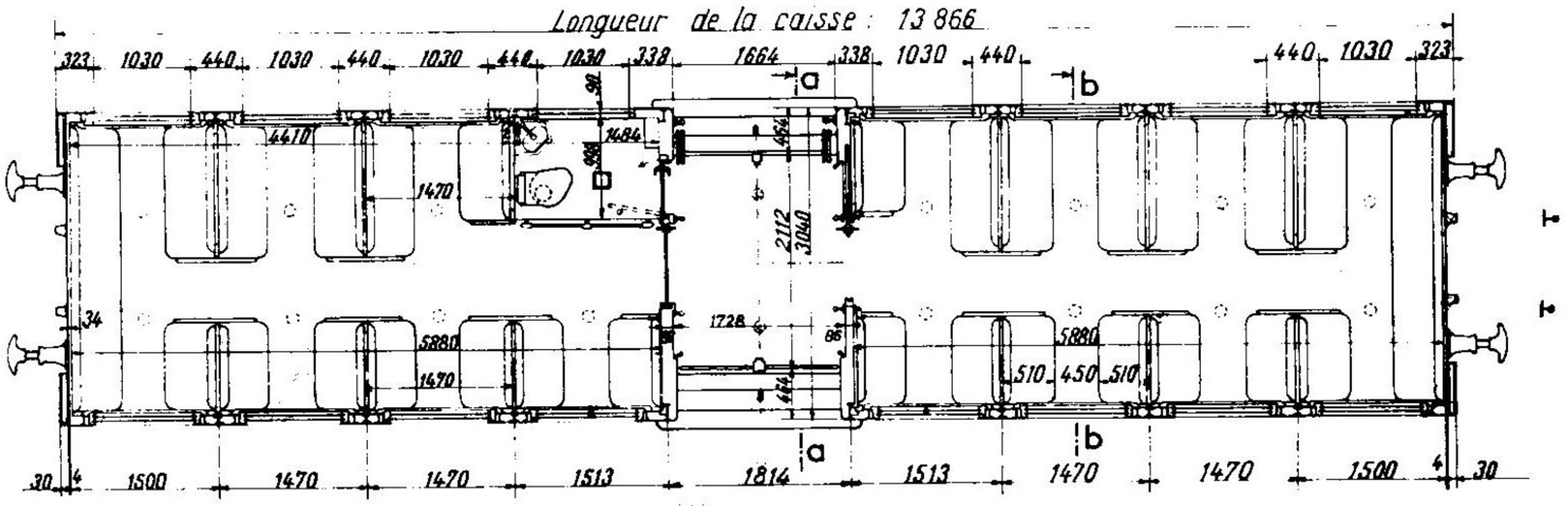


Vue par bout



Porte-signal 10-428 775

Vue de dessus



Voiture de 2e classe à couloir central série B8 tm et B8 tmf des régions S.O. de la SNCF (ex A6 t. 2026-2141, A3 B3 t. 4001-4064, B7 t. 8017-8215, C8 t. 15118 15540 et C8 tf. 16812-16999).

Diagramme à l'échelle du 1/120 (TT).

Applications des B8 tm et B8 tmf

Sud-Est	**B8 tm.**	**56 301 - 56 514**	**Nord**	**B8 tm.**	**27 501 - 27 530**
		56 518 - 56 553		**B3 tmf.**	**27 601 - 27 610**
	B8 tmf.	**57 215 - 57 219**	**Sud-Ouest**	**B8 tmf.**	**47 529 - 47 555**
		57 301 - 57 342			